Współzawodnictwo pracy gwarancją wykonania planu morskiego



GAZETA ŚCIENNA LIGI MORSKIEJ



ROK V. Nr 1 — STYCZEŃ 1949 r.

Co nam dał Kongres Jedności

W nowowybudowanej Politechnice Warszawskiej obradowało w ciągu siedmiu dni, od 15 do 21 grudnia, na Kongresie Zjednoczonej Partii Robotniczej, 1539 delegatów.

W Kongresie brali jednak udział nie tylko delegaci wybrani przez Konferencje PPR i PPS w całym kraju. Udział w Kongresie brała cała klasa robotnicza, masy pracujące całej Polski.

Lud pracujący, milionowe rzesze naszego społeczeństwa, w tej liczbie i ci, którzy pracują na wybrzeżu i morzu, partyjni i bezpartyjni uważali Kongres za swój Kongres, a partię, która Kongres powołała za swoją partię.

Jedność z Kongresem wyraziły masy pracujące w potężnym „Czynie Kongresowym", który dał naszemu narodowi, produkcji ponad plan wartości ponad sześć miliardów złotych. Wymownym symbolem Czynu Kongresowego jest przedterminowo spuszczony na wodę, przez naszą stocznię rudowęglowiec, któremu na imię dano „Jedność Robotnicza".

Uroczyście, radośnie, twórczo witały Kongres Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej masy pracujące Polski.

Wskażemy więc na podstawowe osiągnięcia Kongresu.

Kongres podsumował doświadczenie wieloletniej walki pokoleń rewolucjonistów i patriotów o niepodległą Polskę! Podsumował osiągnięcia Polski Ludowej; dokonał naukowej analizy państwa demokracji ludowej i jego zadań jako narzędzia w ręku mas pracujących; wskazał drogę, po której zdążamy do ustroju socjalistycznego i dał narodowi jasny program budowy podstaw socjalizmu.

Kongres ustalił wytyczne planu sześcioletniego, którego realizacja rozwinie potężne siły wytwórcze kraju, da czterokrotny wzrost produkcji przemysłowej na głowę ludności i podniesie dwukrotnie stopę życiową w stosunku do stanu przedwojennego. W ciągu sześciu lat zbudujemy w ramach tego planu mocne fundamenty socjalizmu, ograniczymy elementy kapitalistyczne wyzyskujące ludzi pracy, podniesiemy dobrobyt.



Kongres powołał Polską Zjednoczoną Partię Robotniczą.

Partia ta zamknęła przeszło 50-letni okres rozbicia klasy robotniczej, przyczynę wielu tragedii narodowych. Zamknęła okres walki ruchu robotniczego, rewolucyjnego, międzynarodowego, bezgranicznie oddanego sprawie wyzwolenia mas pracujących od ucisku kapitalistycznego, z ugodowym i nacjonalistycznym odłamem ruchu robotniczego.

Partia ta ma za podstawę ideologii, „wypróbowaną w stuletniej walce międzynarodowego ruchu robotniczego, sprawdzoną w siedemdziesięcioletnich doświadczeniach polskiego ruchu robotniczego, wcieloną w życie przez zwycięską walkę socjalistyczną Rewolucję Listopadową, której wynikiem jest ustrój socjalistyczny w ZSRR — naukową teorię i rewolucyjną praktykę marksizmu-leninizmu." (B. Bierut)

Partia ta wzmocni światowy front wolności, sprawiedliwości społecznej i pokoju z ZSRR na czele.

Partia ta jest wielka, silna i zwarta wewnętrznie.

Partia ta jest rozumem, honorem i sumieniem polskiej klasy robotniczej. W oparciu o doświadczenia przeszłości, które podsumował Kongres, dzięki programowi, który Kongres wytyczył, pod przewodnictwem powołanej na Kongresie Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — odbudowywać i rozbudowywać będziemy nasze wybrzeże, porty, żeglugę, kroczyć będziemy po drodze rozwoju Polski do dobrobytu, do likwidacji wyzysku, do sprawiedliwości społecznej, do socjalizmu.

Produkujemy maszyny okrętowe

Polski przemysł metalurgiczny święcił niedawno den ze swych największych sukcesów, oddając dla floty morskiej, pierwszą wyprodukowaną w Polsce maszynę okrętową. Maszyna ta przeznaczona dla pierwszego polskiego węglorudowca, zbudowana na stoczni gdańskiej, wykonana została przez Katowickie Zakłady Budowy Maszyn i posiada moc 1.300 KM, waży 35 ton. Należy zaznaczyć, że maszyna ta została zbudowana poza planem.

Jak wielkie jest to osiągnięcie polskich robotników, świadczy chociażby fakt, że przed wojną w znacznie lepszych warunkach, przez trzy lata prowadzono próby wykonania takiej maszyny, jednak żadna z nich nie powiodła się. Konstruktorem nowej maszyny jest profesor Politechniki Gdańskiej, Polak.

Główny monter, maszyny Czyba Stefan, pracujący w hucie już 37 lat, powiedział: „Jeszcze takiego zespołu robotników nie widziałem. Powiedzieliśmy sobie — nie możemy zawieźć nadziei. Współzawodnictwo między załogą zrobiło swoje. Dzisiaj zrozumiałem, że dla polskiego robotnika nie ma rzeczy niemożliwych".

Zakłady Budowy Maszyn przystępują obecnie do produkcji drugiej maszyny okrętowej, po której pójdą dalsze dla serii sześciu rudowęglowców budujących się na polskich stoczniach, lub już spuszczonych na wodę.

Wyprodukowanie pierwszej maszyny okrętowej przez polski przemysł jest sukcesem na miarę europejską, gdyż tylko nieliczne państwa w Europie produkują maszyny tego typu.

„Pełną parą naprzód"

Rok 1949.

Rozległe polskie Wybrzeże z jego nieustannie rozwijającymi się i sprawnie funkcjonującymi portami, przywitało Nowy Rok jeszcze bardziej wytężoną pracą.

Wspaniałe osiągnięcia polskiej gospodarki morskiej w roku ubiegłym, stanowią podstawę dla jeszcze bardziej pomyślnego rozwoju w roku bieżącym.

Przeładunki naszych portów dzięki poczynionym inwestycjom, i współzawodnictwu pracy, wzrosły w roku ubiegłym w porównaniu z rokiem 1947 o 100%.

Zespół portowy Gdańska i Gdyni w styczniu br. załadował 25 milionową tonę węgla. Szczecin, który w rękach niemieckich był portem podręcznym Berlina, został w pełni odbudowany i ulega dalszej przebudowie i rozbudowie dla potrzeb kraju i dla swej przyszłej roli portu Europy Srodkowej.

W roku 1949 przez Szczecin przejdzie 30% wszystkich naszych przeładunków morskich.

Polskie stocznie, powstałe po wojnie mimo braku wykwalifikowanych specjalistów, mimo znikomego, bo zaledwie kilkuletniego doświadczenia, nietylko remontują ale i budują nowe statki. Mało tego w polskich stoczniach poddawane są mniejszym lub większym remontom statki zagraniczne: szwedzkie, norweskie, duńskie, holenderskie, angielskie, greckie i fińskie. Zagraniczne firmy powierzają naszym stoczniom remont swoich jednostek, mimo że są to najmłodsze stocznie w Europie.

Stwierdzamy z satysfakcją, że polskie stocznie i porty wytrzymały próbę życia, zdały egzamin celująco.

Dobrze rozwinęło się również rybołówstwo.

Osiągnięte sukcesy, nie zasłaniają nam jednak istniejących braków i potrzeb.

Dlatego też przewiduje się, że w roku bieżącym inwestycje morskie, będą w przybliżeniu o 25% większe niż w r. 1948. W zespole portowym Gdańsk-Gdynia, wybudowane zostaną nowe falochrony, nowe nabrzeża i nowe dźwigi (około 22-ch).

Zespół ten otrzyma również nowy holownik-lodołamacz o sile 500 KM., łodzie motorowe i pilotowe, kutry itp.

Do ważniejszych inwestycji w zespole portowym Szczecin-Świnoujście, zaliczamy budowę pirsu dla taśmowca, czyli urządzenia służącego dla masowego przeładunku węgla, budowę magazynów i dźwigów. Również ten zespół otrzyma nowe holowniki, łodzie motorowe i pilotowe.

Bardzo ważną będzie inwestycja w bazę rybacką w Swinoujściu, która pozwoli na lepsze wykorzystanie sezonu połowowego, oraz bazy bunkrowej, również w Swinoujściu, która ułatwi zabezpieczenie w paliwo statków, nie zawijających do Szczecina, a przechodzących obok Swinoujścia, w drodze do Danii, Skandynawii, Holandii i Anglii.

Przewiduje się również dalszy rozwój kompleksu małych portów z Ustką i Darłowem na czele.

Inwestycje te z kolei wpłyną na wzrost przeładunków od 30—40% w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Przewiduje się, że samego tylko węgla przeładuje się około 15 milionów ton.

Zgodnie z założeniem, większość przeładunków węgla będzie szła przez Szczecin, który jak wspomnieliśmy, zostanie wyposażony w nowoczesny sprzęt.

Gdańsk-Gdynia, nastawiają się raczej na transport drobnicowy.

Małe porty, których zdolności przeładunkowe również zostaną zwiększone, nastawione będą na najrozmaitsze towary.

Miliardowe sumy przewidziane w budżecie Min. Żeglugi w br. na inwestycje w portach dają gwarancję, że zakreślone prace, będą w swoim czasie podjęte i zrealizowane.

Gwarancją ich wykonania jest twórczy entuzjazm polskiego robotnika i marynarza, którzy nie szczędząc sił pracują z pełnym oddaniem, przyspieszając nasz marsz ku socjalizmowi.

Ciekawostki morskie

• Do Szczecina powrócił z połowów na Morzu Północnym w rejonie Islandii trawler „Dalmoru" „Neptunia", który przywiózł do Muzeum Morskiego w Szczecinie piękne i bogate okazy fauny morskiej.

Znajduje się wśród nich rekinek — „żarłacz psi" długości 70 cm, dalej „kurek szary" — specjalny rodzaj ryby o płetwach przystosowanych do biegów po dnie, mała kałamarnica z grupy głowonogów o otworze gębowym, uzbrojonym dziesięcioma parzącymi ramionami dalej odmiana rekina tzw. płaszczak, nadto piękna rozgwiazda — drapieżnica, żyjąca na dnie morskim.



Poza tym złowiono wspaniały okaz ryby zwanej „diabłem morskim" długości pół metra. Ryba ta zagrzebuje się całkowicie w dno. Z piasku sterczą tylko dwa krótkie czułki, rosnące na jej głowie. Z chwilą gdy przepływająca ryba dotknie czułków, „diabeł morski" chwyta ją i pożera.

• W grudniu ub. r. odbyło się uroczyste przekazanie do eksploatacji portu Frombork. Port ten został odbudowany przez Wydział Techniczny GUM-u.

W tymże dniu w Elblągu odbyło się otwarcie nowo zorganizowanej świetlicy pracowników GUM-u oraz oddanie do użytku robotników 7 nowo wyremontowanych mieszkań.

• Gdańska Miejska Rada Narodowa dokooptowała do swego grona przodownika pracy Stoczni Gdańskiej, trasera S t a n i s ł a w a S o ł d k a, który dał nazwę pierwszemu statkowi zbudowanemu w stoczni polskiej. Sołdek wejdzie ponadto w skład Komisji Wychowania Morskiego.

• Jedna z organizacji żeglugowych amerykańskich Assoc. of American Shipowners przepowiedziała już na r. 1949 spadek zatrudnienia floty handlowej amerykańskiej o 23 proc.

• Praca łamacza lodów polega na jego wznoszeniu się na powłokę lodową przednią częścią statku i załamywaniu lodu własnym ciężarem.

Do tego celu służą trzy potężne śruby z tyłu okrętu po 4 m średnicy każda i jedna z przodu. Ta śruba pcha wodę na zwały lodowe, przeznaczone na skruszenie. Powłoka 1,5 m nie przedstawia żadnych trudności do załamania i statek posuwa się z szybkością 12 do 15 km na godzinę.

• Ziemia jest kulą, jej krzywizna wynosi 13 cm na kilometr i to jest przyczyną „chowania się" okrętu za linią horyzontu.

• W roku bieżącym dotychczas do Szczecina weszło przeszło 2 tysiące statków i przeładowano przeszło 2,5 miliona ton towaru.

• Po wyposażeniu nowych nabrzeży w dźwigi, wywrotnice wagonowe i taśmowiec, Szczecin będzie rocznie przeładowywał kilkanaście milionów ton towarów, a więc będzie posiadał największe obroty ze wszystkich portów polskich.

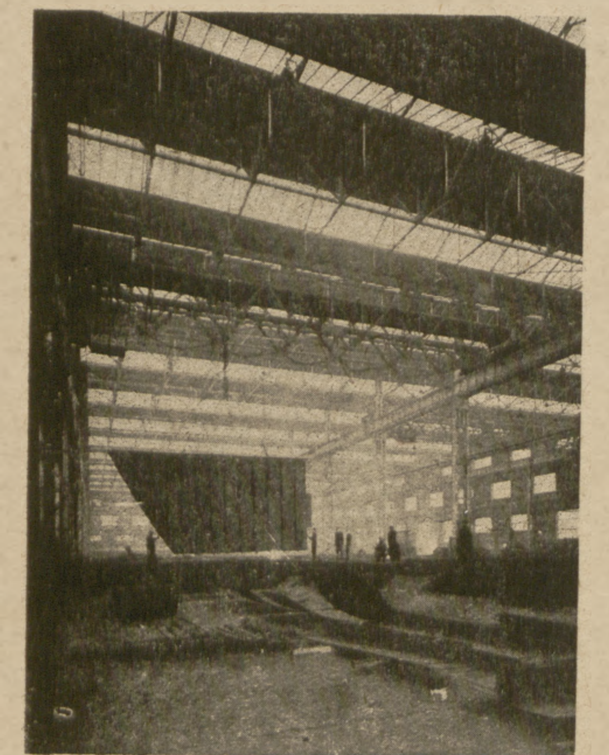
• Nowy polski statek towarowy „PUCK", którego wodowanie odbyło się w listopadzie ub r. posiada pojemność 1.160 BRT. oraz nośność 1.460 TDW. przy zanurzeniu ok. 4,5 m. Jest on nowoczesnym parowcem.

• Najlepszym dowodem znaczenia linii promowej Szczecin—Trelleborg jest fakt, że postanowili z niej korzystać również i Bułgarzy w wywozie winogron do Szwecji. Wyeksportowano tą drogą około 100 ton winogron ku zadowoleniu zarówno Bułgarów jak i Szwedów.

„Pomoc" Marshalla rujnuje żeglugę

U. S. A.

Waszyngtoński korespondent agencji Associated Press donosi, że członek rządowej komisji morskiej Mallan oskarżył współpracowników administracji do spraw realizacji „planu Marshalla" o to, że stawiają w ciężkiej sytuacji flotę handlową USA.



Stocznie w Anglii pustoszeją...

Według jego słów współpracownicy ci chcą, by statki zagraniczne przewoziły większy odsetek dostaw, ponieważ kosztuje to taniej. Mallan twierdził, że pomimo realizacji „planu Marshalla", żegluga amerykańska uległa ostatnio znacznej redukcji i „ponad 1.200 statków amerykańskich zostało wycofanych z obsługi floty handlowej w ciągu ostatnich 15 miesięcy z powodu bezczynności". Mallan przyznał, że używanie statków amerykańskich kosztuje drożej.

ANGLIA

3,5 tys. robotników stoczni okrętowych w dolinie rzeki Mersey, którzy są już bez pracy w ciągu wielu tygodni, nie mogą liczyć na otrzymanie zatrudnienia w najbliższym czasie.

Przedstawiciel zjednoczonego związku zawodowego robotników przemysłu drzewnego Crishton oświadczył, że w ciągu ostatnich 2 miesięcy odesłano 7 wielkich statków do remontu w Antwerpii, ponieważ siła robocza jest tam tańsza. Setki wykwalifikowanych monterów i mechaników okrętowych pozostają bez pracy. Wielu robotników stoczni okrętowych nie ma pracy już w ciągu całego roku.

Przewodniczący dzielnicowego komitetu konfederacji związków zawodowych robotników przemysłu okrętowego i maszynowego doliny rzeki Mersey Mac Gree oświadczył, że „pomoc" z tytułu planu Marshalla zadała śmiertelny **cios odbudowie przemysłu okrętowego** doliny rzeki Mersey. Mac Gree zaznaczył, że warunki Amerykanów odnośnie przewozu statkami amerykańskimi 50 proc. towarów, napływających z tytułu planu Marshalla, pogorszyły jeszcze bardziej sytuację stoczniowców brytyjskich.

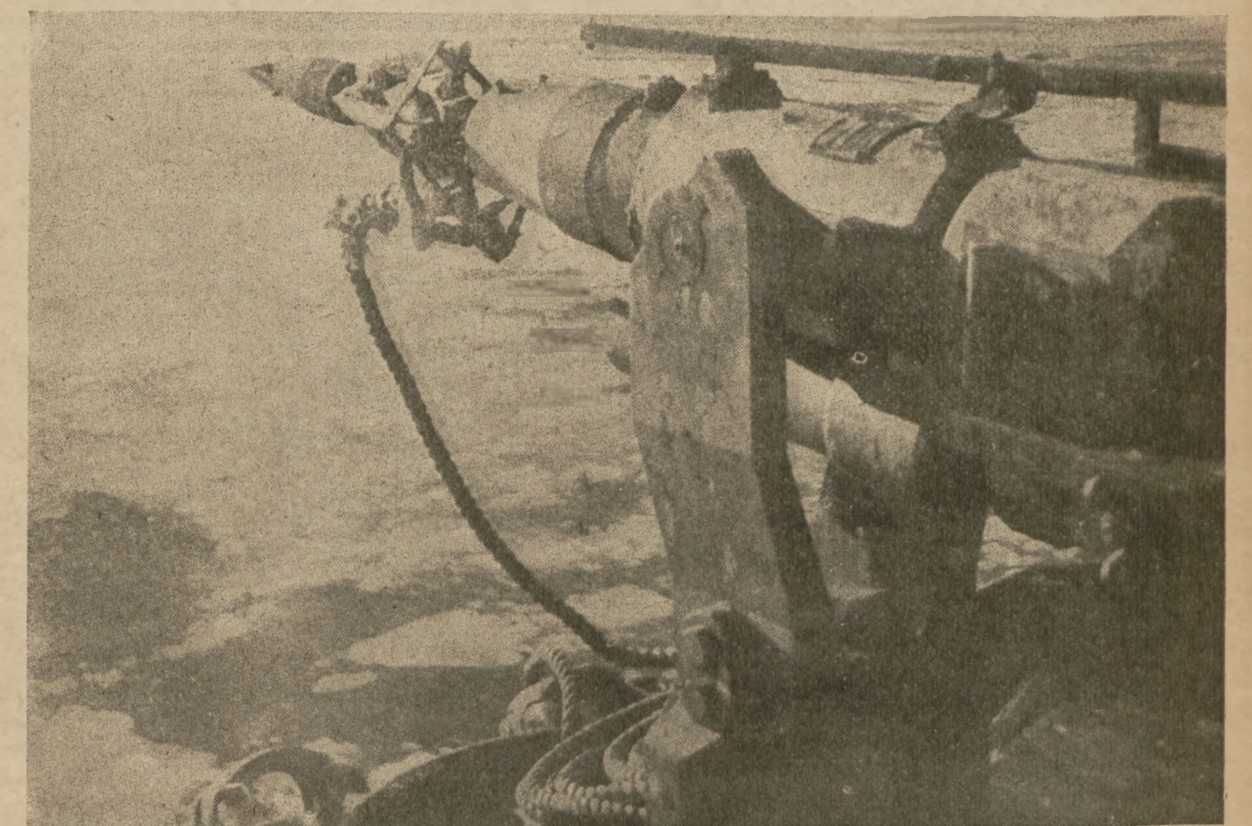
Jak wiadomo min. Marshall ustąpił. „Plan Marshalla" będzie jednak kontynuowany. Jest on bowiem wynikiem zaborczej polityki imperializmu amerykańskiego.

„Sława" w Antarktydze

Po pięćdziesięciodniowym rejsie radziecka flotylla wielorybnicza „Sława" przebyła trasę z Odessy do mórz Antarktyki.

Pomyślnie przebyto osiem tysięcy mil, dzielących Morze Czarne od Antarktydy. Trasa flotylli do miejsca polowania przebiegała przez basen Morza Śródziemnego i Ocean Atlantycki. Statki przecięły równik i płynęły wzdłuż kontynentu afrykańskiego. Po opuszczeniu Przylądka Dobrej Nadziei i wzięciu kursu na południe, statki musiały przez kilka dni walczyć z rozszalałym żywiołem. Statki wpłynęły na południową część Oceanu Atlantyckiego, nazywaną przez żeglarzy „szaloną czterdziestą szerokością". Sztorm niekiedy dochodził do 10 stopni siły.

W grudniu flotyla rozpoczęła polowanie na wieloryby. Nadeszły już liczne komunikaty, które zapowiadają bardzo pomyślne połowy.



Działo harpunowe na pokładzie statku wielorybniczego „Sława".

Podziękowanie

Z okazji Nowego Roku jednostki i oddziały Mar. Woj. otrzymały od Zarządu Głównego, Zarządów Okręgowych i Obwodowych oraz Kół L. M. liczne życzenia i upominki noworoczne.

Marynarze, podoficerowie i oficerowie Odrodzonej Marynarki Wojennej widzą w nich wyrazy dalszego umacniania się więzi łączącej Ludową Marynarkę Wojenną z klasą robotniczą i masami pracującymi oraz robotniczo-chłopską i postępową młodzieżą Nowej Polski, Polski kroczącej do socjalizmu.

Dowództwo Mar. Woj. składa tą drogą Zarządowi Głównemu, Zarządom Okręgów i Obwodów oraz Kołom L. M. najserdeczniejsze podziękowanie za nadesłane pozdrowienia i upominki oraz życzy Władzom i Kołom L. M. dalszej i owocnej pracy nad krzewieniem w naszym społeczeństwie zrozumienia morskiej polityki Polski Ludowej.

DOWÓDZTWO MARYNARKI WOJENNEJ

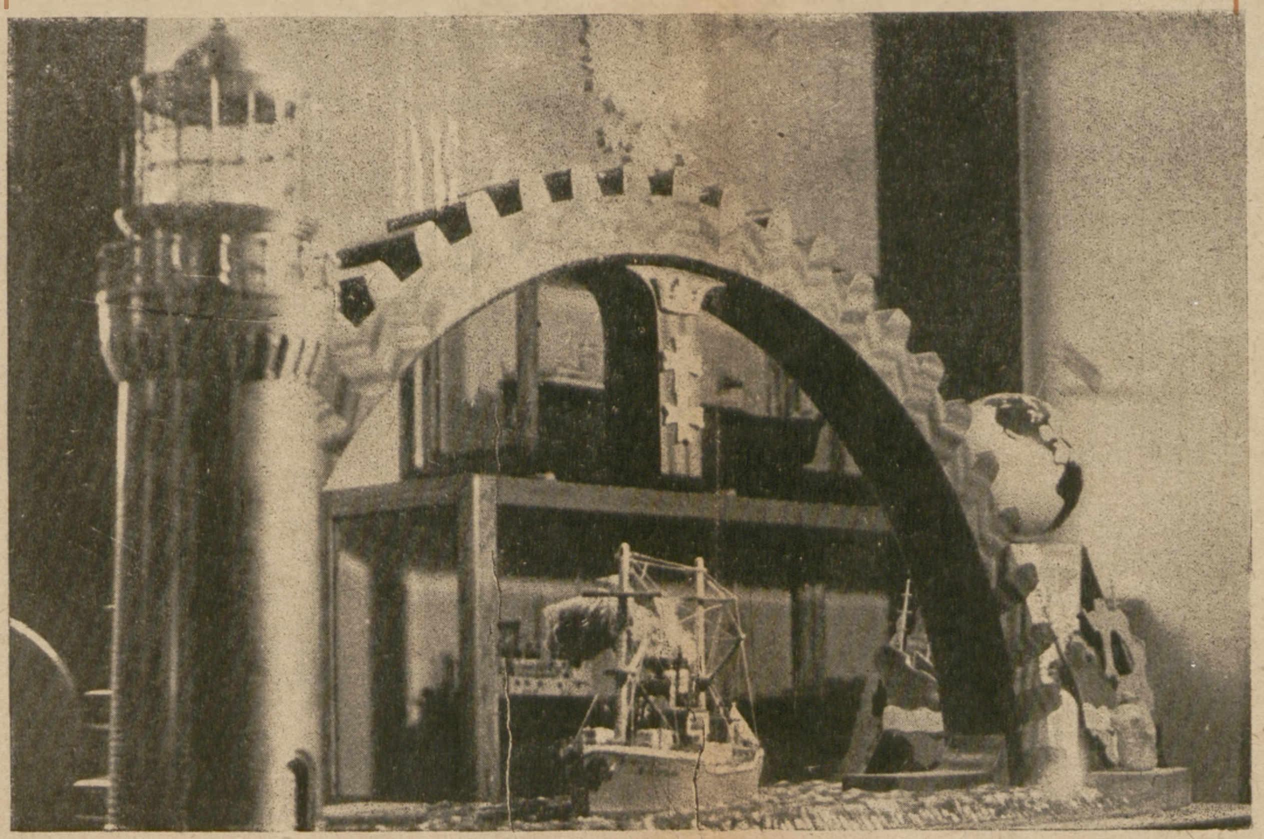
WEŹ UDZIAŁ
w KONKURSIE MODELARSKIM
LIGI MORSKIEJ
informacje:
Liga Morska Warszawa, Widok 10
Wydział Szkoleniowy

...„DO PREZYDIUM KONGRESU NAPŁYNĘŁO Z GÓRĄ 8 TYS. DEPESZ I LISTÓW Z WZRUSZAJĄCYMI W SWEJ PROSTOCIE POZDROWIENIAMI, MELDUNKAMI, POWITANIAMI ORAZ KILKASET ARTYSTYCZNIE WYKONANYCH POZDROWIEŃ Z PODPISAMI PONAD PÓŁTORA MILIONA ROBOTNIKÓW, PRACOWNIKÓW I MŁODZIEŻY.

O CZYM TO ŚWIADCZY?

ŚWIADCZY TO, ŻE WIELKA JEST I NIEZMIERZONA SIŁA IDEI JEDNOŚCI W MASACH POLSKIEGO LUDU PRACUJĄCEGO".

(Bolesław Bierut z przemówienia na Kongresie PZPR).



Dary robotników wybrzeża przesłane Kongresowi PZPR.

WYDAWCA: Liga Morska, Zarząd Główny. Zakład Salezj. — Dział Grafiki, W-wa, Ks. Siemca 6. D-65287 Warszawa, ul. Widok 10.